Jaro 13 Aŭgusto 1961 N-ro 4



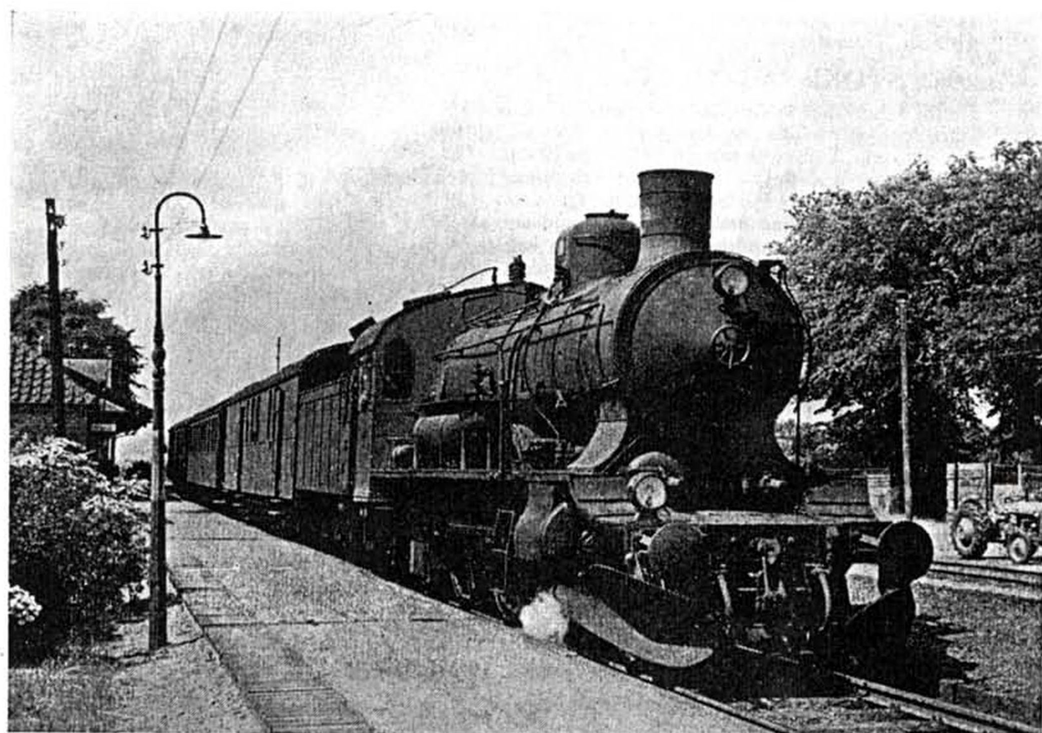
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Ankoraŭ uzata rapidvagonara lokomotivo de la Dana Ŝtatfervojo



Komunikoj de la Ĉefestraro

SEKRETARIEJO DE I.F.E.F.

Laŭ decido de la delegitara kunveno en Barcelona, la anstataŭonto de nia sekretario Lok jam en ĉi tiu jaro okupos sin pri la sekretaria tasko. De nun nia amiko Lok traktas nur la aferojn kiuj rilatas la venontan kongreson en Budapeŝto. Por ĉiuj aliaj aferoj oni turnu sin al: Jan Poptie, Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando.

1963 STOKE ON TRENT!

En la laborkunsido de nia 13-a kongreso en Barcelono ni sciigis ke kolego De Bruyne, laŭ peto nia, konsentis rezigni pri invito de la 15-a kongreso al Belgio, ĉar jam ni interrilatis pri tio kun kolego Barks en Anglio. La motivo de nia interveno estis la pli juna aĝo de s-ro De Bruyne kompare kun s-ro Barks, kaj la elstara pozicio kiun la lastnomita kolego havas en sia urbo.
Ni ja ŝatas iam kongresi en Anglio, kaj ŝajnas al ni prudente ne tro longe prokrasti la efektivigon de tiu deziro.
Ĉar s-ro Barks ne partoprenis nian 13-an kongreson, la invito por 1963 ne okazis. Post la kongreso, en Junio, ni ricevis leteron el Anglio en kiu s-ro Barks sciigas ke la konsilantaro de la urbo Stoke on Trent konsentis akcepti la fervojistojn en 1963.
Oni jam planis vesperan akcepton en Kingshall aŭ alia vasta salonego. La urbo prizorgos la orkestron por la balo; gazetoj reklamos por la kongreso; du pastroj jam promesis lerni nian lingvon; la distrikto eldonos afiŝojn por varbi kursanojn, kaj oni esperas ke la partopreno estos sufiĉe granda por ebligi karavanon al la 14-a kongreso en Budapeŝto. Bonaspekta faldfolio esperantlingva pri la „City of Stoke on Trent" jam eldonita de la urbo, akompanis la leteron.
Antaŭe en 1962 ni alvokas al grandnombra vizito al nia 14-a en Budapeŝto, kiu laŭ ricevitaj informoj sendube estos brila. Jam oni invitis la IFEF-prezidanton al Budapeŝto por detale priparoli la aranĝojn por tiu kongreso. En la sekvonta numero de L.I.F. li raportos pri la rezultado de tiuj intertraktoj. En la sama numero aperos la unua Informa Bulteno pri nia 14-a.

LA GEKOLEGOJ EN SKANDINAVIAJ LANDOJ ATENTU!

En la DEFA-Bulteno, la organo de nia danlanda sekcio, de junio 1961, aperis anonco pri akceptita propono en la Abstinencula Movado de la unuigitaj fervojistaj abstinenculoj en Finnlando, Danlando, Norvegio kaj Svedio.
La teksto de la propono estas jena:
„La estraro devas doni moralan subtenon kaj rekomendi al siaj anoj lerni la internacian lingvon *Esperanto*, tiel ke la lingvaj baroj, kiuj disigas la fervojistajn kolegojn unu de la alia, forestu, kaj per tio fari bonan interhoman komprenon kaj interfratigon inter kolegoj el la tuta mondo."
Al la tradukinto P.C.P. ni kore dankas pro la traduko en Esperanton el la dana organo abstinencula „ALKOHOLFRI TRAFIK".
Estas tamen rekomendinde atentigi la tieajn landajn estrarojn flanke de la ĉefestraro de IFEF pri la akceptita propono, ĉar ne estas la unua fojo ke simila propono estas akceptita en tiu movado, sed ĝis nun ni ne povis ekvidi konkretan rezultaton.
Sendube ne kulpas pri tio la estraroj en la abstinencula movado, sed ŝajnas al ni grava tasko por la sekciaj estraroj de IFEF en la koncernaj landoj sin turni al la Abstinencula Movado por efektivigi la proponon. Oni do forĝu la feron dum kiam ĝi estas varmega. Ne hezitu kaj ne prokrastu ĝis morgaŭ tion, kion vi hodiaŭ nepre faru. Turnu vin al la koncernaj estraroj por okazigi Esperanto-kurson en la venonta vintro por la abstinenculoj fervojistaj.

ADRESŜANĜOJ

La sekretario de nia Brita sekcio, s-ro C. F. Parry transloĝis de Londono al: 17 Kendal Avenue, Tynemouth, Northumberland, Britio.
La prezidanto de GEFA, s-ro J. Giessner, jam antaŭ longe transloĝis, sed regule poŝtajoj estas sendataj al lia malnova adreso.
Por eviti malfruiĝon de la respondoj li urĝe atenti lian novan adreson: *Elze/Hahn, Bahnhof, Germanio.*

LA ORIENTEKSPRESO NE PLU VETURAS

La fama „Orientekspreso", kiu dum sia pli ol 80-jara ekzistado ofte estis lokata sur depontrako, en la fino de majo definitive ĉesis funkcii. Tion decidis en oktobro 1960 internacia fervoja komisiono dum sia kunsido en Leningrado.
Sendube malaperas kun ĝi iom da speciala fervoja romantiko. Sed kiu pririgardas la aferon reale, konstatas ke ĉi tiu veturanta luksa hotelo de antaŭ la mondmilito, per kiu eminenta societo de kronitaj kapoj, aristokratoj, industriistoj, artistoj kaj diplomatoj veturis tien kaj reen inter Parizo kaj Konstantinopel, estas degradita kiel trista transportilo por elmigrantoj, rifuĝantoj kaj agentoj.
Kiu nuntempe en Parizo eniras plenan vagonon al Bukaresto, probable alvenas sola en Vieno; la aliaj dumvoje eliris.
Inter Vieno kaj la hungara limstacio Hegyeshalom, je distanco de apenaŭ cent km, estas haltigata dek tri-foje.
„Kaj kiel tute alie ĉio estis dum la jaroj dudek kaj tridek", ĝemas la aŭstria dormvagonkonduktoro Josef Dworak.
Dum 35 jaroj li funkciis en la „Orientekspeso", kaj li povas multon rakonti. Pri tio, kio okazis antaŭ lia tempo, lia ĉefo, ĉe kiu li kiel 20-jarulo dungiĝis, informis lin dum la multaj noktaj horoj.
Ĉio komenciĝis la 5-an de julio 1883, kiam la unua „Orientekspreso" sub nepriskribebla ĝojkriado forlasis Parizon kun provizora finstacio la Danubhaveno Giurgiu en Rumanio. Pasaĝeroj por Konstantinopol tiutempe per pramo estis kunportataj trans la Danubo, kaj pluveturis sur la plej malnova trako de la Balkano, de Rustchuk al Varna ĉe la Nigra Maro, de kie ili per ŝipo de la Aŭstria Lloyd daŭrigis sian vojaĝon al Bosporis. Nur post 1889 eblis veturi rekte de Parizo al Konstantinopol tra la sovaĝa regiono de Thraciё kaj Macedoniё.
Tie ĉi okazis en 1891 la unua rabatako. Banditoj, sub gvido de la fifama rabisto Althanasos elreligis la trajnon apud Tscherkeskeni, forkondukis kvar pasaĝerojn kiel garantiulojn, kaj liberigis ilin nur post kiam la elaĉeta sumo de 600.000 ŝilingoj estis pagita.
Tiu ĉi atako estis la unua en longa vico de atakoj, avonturoj, implikajoj kaj skandaloj, kiuj donis al la „Orientekspreso" ĝian romantikon, kaj kiuj estis la kaŭzo ke ĝi ludis la ĉefrolon en 1635 romanoj kaj 92 filmoj.
Dank' al la „Ostende-Ekspreso", kiu ekfunkciis en la jaro 1894 inter Ostende kaj Vieno, kaj kiu liveris la vojaĝantojn el Anglio, Belgio, Nederlando kaj Germanio, la „Orientekspreso" fariĝis antaŭ la eksplodo de la unua mondmilito *la* granda internacia elitotrajno, per kiu oni nepre devis esti vojaĝinta almenaŭ unufoje.
La murdatakoj, pro kiuj viktimiĝis eĉ speciala kuriero de la franca registaro, kaj la pasiaj amaferoj, ŝajne faris ĉi tiun trajnon eksterordinare alloga. Kiu volonte vidus sian nomon en la gazetaro, bezonis vojaĝi nur per tiu ĉi mistera trajno, en kiu dum ĉiu veturado okazis ja io, kaj en kiu ĉiam troviĝis ĵurnalistoj avidaj je skandaloj.
De 1914 ĝis 1918 la t.n. „Balkanekspreso" prizorgis la komunikadon inter Aŭstrio kaj la kun ĝi ligita Turkio. En 1918 ĝi ekfunkciis kiel Luksa-Militista-Trajno kaj en 1919 ĝi estis baptata: „Parizo-Praho-Vieno-Varsovio-Ekspreso", ĉar la komunisma reĝimo de Béla Kun en Hungario malebligis la malnovan roŭton al la sudo.
De 1921 ĝis 1939 oni denove parolis pri „Orientekspreso", sed anstataŭ la iama romantiko regis la timiga sfero, kiun disvastigis en ĝi politikaj agentoj.
La lasta, kaj samtempe plej tragedia ĉapitro de la „Orientekspreso" komenciĝis en 1945. La kronitaj kapoj, grandbienposedantoj kaj industriistoj el la Balkano posedis plu nenion, ĉion ili estis perdintaj.
Dekmiloj da rifuĝantoj kaj elmigrantoj kun sia ununura savita havaĵo faligis sin sur la veluraĵn kusenojn de la trajno.
Tio daŭris ĝis 1948, kiam la „fera kurteno" estis starigata. La kelkaj diplomatoj kaj komercistoj kiuj nun havas ion farendan sur la Balkano iras aviadile.
La „Orientekspreso" venis kaj malaperis. Restas nur ĝia nomo kaj la memoro.

(El la nederlanda ĵurnalo „De Telegraaf")

JAPANIO KONSTRUAS LA PLEJ RAPIDAN FERVOJON

La fervoja linio Tokaido komencita en 1959 kaj finkonstruota en 1964 okaze de la olimpiaj ludoj en Tokio estos veturigebla per rapideco de 250 km/h. Por 600 km inter Tokio kaj Osaka traveturataj ĝis nun en 10 horoj necesos tiutempe nur 3 horoj. La malpezmetalaj vagonoj estas konstruotaj en flulinia formo kaj havos kvazaŭ ciklajn fenestrojn el nerompebla sintetika vitro en du tavoloj. La pezocentro de la vagonoj estas metota pro la stabileco tre malalten. La traksignaloj estas ripetotaj sur la ŝalttabulo de la gvidstando. Aŭtomatikaj kontrolaj kaj sekurigaj instalaĵoj funkciigos la bremsojn, kiam alproksimiĝos kontraŭaĵoj kaj stacioj. La trakoj estas konstruotaj super aŭ ankaŭ sub la tero sen kruciĝoj. Ŝarĝvagonoj estas projektotaj laŭ similaj vidpunktoj.
Trad. de W. Barnickel

La fakprelego en Barcelona



S-ro Rodriguez Escartin

Tre ĝojige, ke LKK donis al la fakprelego favoran lokon en la kongresprogramo. Ĝi okazis jam lundon matene. La oficiala komenctempo estis je la 10-a, tamen ŝajnas fariĝi kutimo, ke je tiu tempo neniu ĉeestas. Estis malfacile kaj temporabe, trovi la interesulojn en la oficejo de la poŝto aŭ de LKK aŭ sidantajn ĉe la sunaj tabletoj antaŭ la kongresejo. Pasis do multe da tempo, ĝis kiam oni povis komenci. Tamen, okazis kroma fiasko, ĉar eĉ je la 11a ankoraŭ ne estis disponebla mikrofono por la parolanto. Tiu ĉi, s-ano Rodriguez Escartin, eminentulo de la hispanaj fervojoj, speciale estis veninta el Madrid pro la fakprelego.
La teksto de la prelego unue estis verkita en hispana lingvo, poste tradukita en Esperanton kaj sendita al kol. Giessner. Tiu transdonis la iom tro longan tekston al kol. Ritterspach, kiu reverkis ĝin laŭ terminaraj vidpunktoj. Poste la teksto estis resendita al Hispanio kaj ankoraŭfoje kompletigita de kol. Escartin. Ĉiuj kolegoj, kiuj kunlaboris en amika kaj bonvola maniero, meritas la dankon de IFEF pro tio, ke fine la fakprelego fariĝis sukceso. Speciale ni devas danki al s-ro Escartin, kiu prelegis, kvankam lia voĉo ne estis en bona ordo kaj spite al mankanta mikrofono. Pro tio ne ĉiuj aŭskultantoj povis ĉion kompreni. Sed post la prelego ili povis ricevi aŭ la kompletan tekston aŭ resumon.
Sendube la teksto plenumis la taskon, kion ĝi havas laŭ la kongresregularo: informi kaj progresigi la kongresanojn, ja, oni rajtas diri, ĉiujn IFEF-anojn, kiuj pere de LIF havas la eblecon, legi la vere interesan kaj lingve edukan tekston. La landaj delegitoj kaj redaktoroj ricevis la tekstojn kaj resumojn, tiel ke ĉiu landa asocio laŭbezone povas eluzi la tradukitajn tekstojn. Precipe taŭgaj estas la nacilingvaj resumtekstoj por esti prezentataj al gazetoj de sindikatoj, fervojaj fakrevuoj, ordinaraj gazetoj, eĉ al niaj administracioj. Mi ripetu ĉi tie kelkajn frazojn el la kongreslibro: „Ni ne faru tion por sciigi al ili ion novan. Tio estus sensencaĵo, ĉar ekz. niaj adminstracioj havas multe pli da diversspecaj rimedoj ol ni, por havigi al si la necesajn informojn pri ĉiu ajn sciindaĵo el la vasta tereno „fervojo". Ni ne imagu al ni mem, ke ni kapablus prezenti al ili interesaĵojn. Sed kion ni povas montri al ili, tio estas io, kion *nur ni* povas montri: la senriproĉan funkciadon de la Internacia Lingvo anstataŭ deko da diversaj aliaj. Ni povas konigi al ili la mon- kaj tempoŝparan metodon helpe de unusola lingvo. La intereso ĉe ili certe iom post iom venos, ĉar kiel konate niaj superuloj ĉiam kaj ĉie bone komprenas, se temas pri ŝparado kaj raciigado."
La fakprelego en Barcelona pri la temo „La problemoj de la larĝa ŝpuro, precipe en Hispanio" komencis per filmo, disponigita de RENFE, kiu prezentis la veturadon de pororanĝa specialtrajno el la sudo de Hispanio ĝis Stokholmo. Ĝi ankaŭ montris al ni la radŝanĝon en Cerbére. Jen la rilato al la prelego, kiu poste donis bonan superrigardon pri la vasta problemo de la ŝpurdiversecoj. La prelego estis kontentige vizitata kaj la plej multaj aŭskultantoj de komenco ĝis fino serioze sekvis la vortojn de la preleganto. Bedaŭrinde ekzistis kelkaj kolegoj, kiuj poste envenis la salonon, tute senĝene babilante kvazaŭ ili estis solaj. Ĉu ili ne povas imagi, kiel malbonegan impreson tia konduto faris al la preleganto, kiom grave ĝi malutilis al nia afero kaj kiel forte la aŭskultantaj kolegoj estis ĝenataj? Sed ankaŭ komisiitoj de LKK ĵus dum la prelego venis, por nepre en tiu momento kun multe da bruo demunti la nigrajn kurtenojn bezonitajn por la filmprezentado. Estus rekomendinde, ke estontece LKK starigus gardiston antaŭ la pordo por malhelpi ĉian ĝenadon.

Filmo kaj prelego estis kompletigitaj pere de granda instrua modelo de Transfesa-vagono, staranta en radŝanĝa instalajo, kiun oni povis funkciigi same ekzakte kiel la grandajn instalajojn en Cerbère. La plej multaj kongresanoj rigardis la modelon, kiu evidente vekis la ludodezirojn, dormantajn en ĉiuj viroj.
Fine mi ne forgesu atentigi je alia faka teksto, kiun prilaboris nia franca kolego Blondeaux sub la temo: „Iom pri la transpireneaj fervojoj."

Al la interesega teksto li aldonis ampleksajn valorajn statistikojn pri la var- kaj pasaĝertrafikoj de Hispanio kaj pri la diversŝpuraj linioj en la tuta mondo. Ĉiuj landaj asocioj ricevis ankaŭ ĉi tiun tekston inkluzive resumon, kaj estus rekonmendinde eluzi ĝin same kiel la prelegitan tekston.
Laŭ sciigo de la hungaroj, en kies lando okazos la venonta kongreso, la fakprelego en 1962 temos pri senbreĉigo de reloj. La ekzaktan temon ni pli poste publikigos. Gi.



La legantoj parolas

Mi ne volas ŝteli multe da spaco en la „Bulteno", alie la redaktoro, kiel puno, fortiros al mi la orelojn! Tiun ĉi fojon mi ne intencas raporti pri la kongreso, sed nur rakonti malgrandan, sed tre signifoplenan epizodon en nia 13-a kongreso: Por la ŝipveturado de Barcelona al Palma de Majorka mi mendis la 15-an de marto dulitan kajuton, sed bedaŭrinde la 12-an de majo, nur kelkajn horojn antaŭ la enŝipiĝo, la ŝipagentejo havigis al mi biletojn, kiuj rajtigis min okupi malpurojn ligno-seĝojn sur la ferdeko, kie, kvankam ĝi estis ŝirmita per tendojn — kiuj donis la aspekton de cigana tendarkampadejo — tamen la vento fajfis de ambaŭ flankoj. Laŭ mi eĉ la bestoj ne povas vojaĝi tiamaniere! Se mi estus juna, estus estinta por mi ĝojo vagadi la tutan nokton por rigardi la spektaklon, kiun donas la maro, kaj ankaŭ viziti la salonojn, kie oni povas trinki bieron kaj kafon, sed bedaŭrinde mi „estis" juna, kaj al la maljuneco oni devas aldoni ankaŭ mian invalidecon; plie mi ĉefe okupis min pri mia ĉeestanta edzino, ĉar ŝi, same kiel mi, nur la koron havas juneca. Pro tia tute ne simpatia situacio mi terure koleriĝis, kaj ne estis la sola kiu protestis.
Iu bonkora amiko aŭdis min kaj diris: „Amiko Zoratti, via edzino ne restu la tutan nokton ĉi tie. Mi havas apogseĝon en la unua klaso kaj tre volonte mi disponigos ĝin al ŝi". Mia edzino unue dankis la ĝentilan kaj malavaran amikon kaj poste ŝi diris: „Mi volas resti kune kun mia edzo, alie mi ne estus tute trankvila". La amiko foriris, sed post kelkaj minutoj li revenis kun alia amiko, kaj ambaŭ diris: „Niaj apogseĝoj estas je via dispono". Tia propono kortuŝis min kaj mi respondis: „Tre karaj amikoj, vi ne estas esperantisoj nur laŭ la membrokarto, sed laŭ la koro! Tamen mi ne povas toleri ke vi promenadu la tutan nokton, por ke ni havu la eblecon ripozi!"
Sed ili daŭrigis, insiste dirante: „Ne timu por ni; bonvolu akcepti kaj venu malsupren!"
„Bone", mi diris, „mi akceptas kondiĉe ke vi akceptu la monsumon kiun vi devis pagi por la apogseĝoj".
Sed ili rifuzis, kaj kompreneble ankaŭ mi rifuzis la akcepton de ilia propono. Finfine ili diris: „Nu bone! Ni akceptas, donu al ni la monon kaj la valizojn!" Ili volis per tio agi ankaŭ kiel portistoj.
Ili akompanis nin malsupren, metis la valizojn apud la apogseĝoj kaj samtempe ankaŭ la ricevitan monon.
Mi ne estas malforta virino; mi estas ja viro; tamen mi ne povis reteni la larmojn! Nun mi rompas al mi la kapon por trovi la eblecon pruvi mian dankemon al tiuj karaj amikoj, sed mi ne scias kion fari por ili, ĉar tio estas ŝuldo, ne pagebla per mono. Mi kredas ke tiaspecaj mirakloj povas okazi nur en Esperantujo. La tre ĝentiloj kaj malavaraj amikoj sin nomas: Teufelsbrücker Aleksander, kaj Faritsch Wilhelm, ambaŭ el Linz. Antaŭ ol fini, estu al mi permesate kore danki ankaŭ la tre ĝentilan fraŭlinon Norma Zacconi kaj la karajn geedzojn Gimelli.

Paola kaj Angelo Zoratti (Italio)

Fakprelego dum la
13a IFEF-kongreso en Barcelona,
1961.

LA LARĜA ŜPURO EN HISPANIO

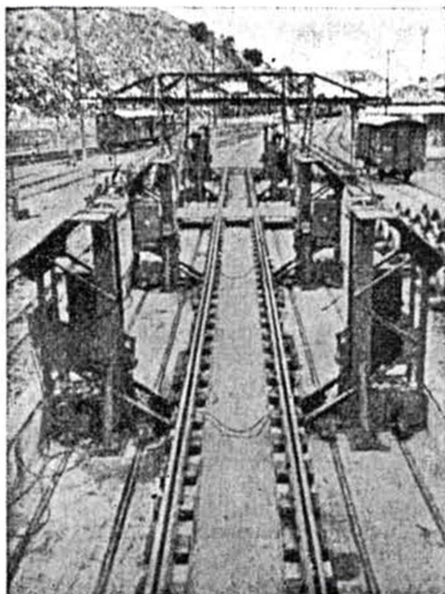
Gesinjoroj, karaj gekolegoj!

Neniu el vi, kiu venis al Hispanio tra Francujo, povis atingi Barcelonon sen transtrajniĝo ĉe nia landlimo. Jam tiu ĉi fakto povis atentigi vin pri la malkonveneco de la larĝa ŝpuro en Hispanio. Kial kaj kiel ĝi estiĝis, jen la temo por nia ĉi-jara fakprelego.

Ĉiu el vi scias, ke *ŝpuro* estas la distanco inter ambaŭ reloj, sed ne tiel konata estas, ke oni mezuras tiun distancon internflanke inter la relokapoj. Malsamaj opinioj pri tio kaŭzis malgrandajn ŝpurdiferencojn diverslande en la komenca tempo de la fervojoj. — Se ni volas nomi la hispanan ŝpuron „larĝa", ni devas unue difini, kio de la internacia vidpunkto estas „normala" ŝpuro. Tiucele ni devas fari retropaŝon en la historion de la fervojoj.

En la jaro 1847 la brita parlamento dekretis, ke la ŝpuro de 4 anglaj futoj 8 coloj kaj duono (aŭ 1435 mm) estu deviga por ĉiu novkonstruota fervojo. Stranga neronda cifero, ĉu ne? Kiel oni venis al tiu cifero? La fama brita inĝeniero George Stephenson, kiu, kiel vi ĉiuj scias, konstruis, la unuan vaporlokomotivon, uzis tiun ŝpuron laŭ la reloj de la mineja fervojo en Killingworth, lia loĝloko, kie li faris siajn eksperimentojn. La saman ŝpuron oni aplikis por la unuaj fervojlinioj: de Stockton al Darlington, kaj de Manchester al Liverpool. Kiam poste la brita inĝeniero Brunel ekkonstruis la grandan okcidentan linion de Bristol al Londono, li havis ordonon apliki la saman ŝpuron, sed li profitis, ke oni ne menciis la ŝpuron en la oficiala skribita komisio kaj propradecide li elektis pli larĝan ŝpuron, nome 7 anglanjan futojn kaj kvaroncolon (2140 mm), ĉar li estis konvinkita, ke tia larĝeco estis pli ekonomia.

40 jarojn daŭris la batalado de ekspertizistaj komisionoj kaj kontraŭkomisionoj pri la plej utila ŝpuro, sed konvinka rezulto ne estis atingita. Fine, 1847, la brita parlamento aperigis dekreton favore al la ŝpuro de 1435 mm, ne pro tio, ke ĝi montriĝis la plej ekonomia, sed pro tio, ke intertempe oni estis konstruinta la plej multajn liniojn kun tiu ĉi ŝpuro, kaj ĉar estis pli malmultekosta ŝanĝi larĝan ŝpuron al pli mallarĝa, sur la samaj ŝpaloj, ol plilarĝigi 1435 mm'an ŝpuron uzante novajn ŝpalojn! La origino por la eŭropa normalŝpuro kun 1435 mm estas do la hazarda reldistanco de mineja trako en Britujo, kiun oni adaptis al la diametro de la minejaj ŝaktoj. Tiu ĉi klarigo versŝajne estas pli akceptebla ol la opinio de tiuj, kiuj asertis, ke la normalŝpuro de la fervojo egalas al la tiama ŝpuro de la britaj poŝtkaleŝoj: la radoj de la britaj poŝtkaleŝoj havis distancon de nur 4 futoj 3 coloj (aŭ 1295 mm).



Radŝanĝejo en Cèrbere

Kio okazis en la eŭropaj landoj ekster Britujo? Multaj landoj importis siajn lokomotivojn el Britujo kaj sekve aplikis la saman ŝpuron aŭ ŝanĝis siajn aliŝpurajn liniojn. Sed kie oni volis resti sendependa, oni komencis proprajn eksperimentojn. Tiel okazis ankaŭ en Hispanio. Inĝeniera komisiono funde studadis la problemojn ek de novembro 1844 dum pluraj jaroj. Ĝi rekomendis pli larĝan ŝpuron, laŭ la ekzemplo de Irlando, Skotlando kaj Ruslando, ĉar la pli larĝa ŝpuro prezentis pli favoran rilaton inter utilŝarĝo kaj taro (propra pezo) de la vagonoj, kaj nur sur pli larĝa ŝpuro oni povas konstrui tiel efikajn vapor lokomotivojn, kiujn postulas la grandaj niveldiferencoj inter la diversaj partoj de Hispanio. Tio estis, inter multaj aliaj, la plej gravaj argumentoj. La hispana registaro decidis, sur baze de tiu komisiona konsilo, ke la ŝpuro de

hispanaj fervojoj estu 6 kastiliaj futoj, t.e. 5 anglaj futoj 6 coloj (aŭ 1674 mm). Kun tiu ŝpuro oni konstruis la unuan fervojlinion de Barcelona al Mataró, 29 km longa. Kiun oni inaŭguris la 28an de oktobro '848. Sekvis aliaj linioj kaj jam tre baldaŭ oni atingis la francan landlimon kaj ekkonis la malavantaĝojn de la ŝpurdiverseco. Tamen estis tro malfrue por ŝanĝi ĉion.

La nuna situacio de la eŭropaj fervojoj rilate al ilia ŝpuro estas la jena: en meza Eŭropo ni havas seninterrompe kunligitan reton de normalŝpuraj fervojoj kun longeco de proksimume 250 mil km. En la oriento tiu normalŝpura reto limtuŝas la larĝŝpuran reton de la Sovjet-Unio kun 1524 mm'a ŝpuro. La pasintjaraj kongresintoj povis observi ĉi tiun ŝpurdiversecon survoje al Helsinki, en Haparanda aŭ Tornio, ĉar Finnlando havas la saman ŝpuron kiel Ruslando. La reto kun 1524 mm ampleksas, inkluzive de la finnlandaj fervojoj, ĉirkaŭ 125 mil km. Sur la insulo Irlando troviĝas ŝpuro de 1600 mm, kaj sukokcidente de la eŭropa normalŝpura reto troviĝas la 13.444 km longa larĝŝpura reto de Hispanio kun 1674 mm'a ŝpuro. La najbara lando Portugalujo havas ŝpuron de 1665 mm, sed tiu malgranda diferenco ne malhelpas la transiron de vagonoj inter tiu lando kaj Hispanio. Lastatempe, kiam oni renovigas relvojojn de RENFE, oni aplikas ŝpuron de 1668 mm anstataŭ 1674 mm. RENFE estas, kiel vi scias, la hispana liter-mallongigo por „Nacia Reto de Hispanaj Fervojoj".

Apude estas menciinde, ke en Hispanio funkcias ankaŭ 1435 mm'a fervojlinio, nome la „Fervojo de Langreo" en la norda parto de la lando kun longeco de 64 km, kaj krome la „Fervojoj de Katalunio", 36 km longaj kun ŝpuro de 1440 mm, ambaŭ sen kontakto kun la eŭropa normalŝpura reto. Plie mi devas atentigi vin, ke la nomitaj ŝpur-ciferoj estas nur nominalaj, la reala ŝpuro varias je kelkaj milimetroj laŭ la kurbeco de la trako.

Ni rigardu nun la sekvojn de la malsamŝpureco. Ili evidentiĝas en tiuj lokoj, kie du malsamŝpuraj retoj kunkreskis. La direkta trafiko nepre suferas interrompiĝon ĉe tiuj transirpunktoj, ĉu vartrafiko, ĉu pasaĝertrafiko. Necesas do tie aŭ kompleta kapstacio, aŭ stacio havanta parte la trajtojn de kapstacio. Pro la fakto, ke ĉiukaze ŝtatlimo respondecas pri la intertuŝo de malsamŝpuraj retoj, tiu stacio samtempe havas taskojn pri doganformalajoj por pasaĝeroj kaj varoj. Ĉia trafiko do devige haltas en tia kombinita ŝtatlima kaj ŝpurŝanĝa stacio. La vojaĝantoj devas transtrajniĝi, la varojn oni devas transŝarĝi en aliajn vagonojn. Pasaĝeroj kaj varoj estas kontrolataj. Sed nuntempe, kiam oni ĉiel klopodas malaltigi la transportkostojn kaj pligrandigi la komforton kaj rapidecon de la transporto, tiam ĉiu plia transtrajniĝo aŭ transŝarĝado signifas riskon por la koncerna fervojentrepreno perdi trafiktaskojn.

En la transirlokoj de la eŭropa normalŝpura reto al la orienta larĝŝpura reto, kie la ŝpurdiferenco estas nur 89 mm, oni praktikas ek de la jaro 1910 specialan sistemon. Karakteriza por ĝi estas, ke la vagonkestoj de ŝarĝvagonoj daŭrigas ruladi horizontale, dum oni el profunda fosajo inter la reloj interŝanĝas la radaks-kompletojn.

La transiro inter la larĝŝpura hispana reto kaj la normalŝpura franca reto okazas en Hendajo, en Canfranc, en La Tour de Carol, kaj en Cerbero, en kontraŭa senco la transiro okazas respektive en Iruno, Canfranc (komuna stacio), en Puigcerdá, kaj en Port-Bou. La transirejoj Irun-Hendajo, Puigcerdá-La Tour de Carol, kaj Port-Bou-Cerbero disponas pri relvojoj de hispana kaj de normala ŝpuro. — Kun la kreskanta trafiko inter la ibera duoninsulo kaj meza Eŭropo, speciala la landlimaj stacioj Iruno-Hendajo kaj Port-Bou-Cerbero fariĝis pli kaj pli gravaj. Kreskis precipe la malfacilajoj por la vartrafiko. El Hispanio al Eŭropo oni eksportas ĉefe vinberojn kaj acidsukajn fruktojn kiel oranĝojn, citronojn ktp. La transŝarĝado el hispanaj vagonoj en normalŝpurajn vagonojn ĉe la landlimo tre malutilas al la belaspekto kaj al la kvalito de tiuj fruktoj. Tro longa daŭro de la transporto aŭ interrompo de la transvagoniĝo pro manko de sufiĉaj laboristoj en la landlimaj vilajoj ofte kaŭzis elvaporiĝon de la fruktesenco aŭ velkiĝon de la fruktoj. Ankaŭ ekonomie ĉiu transŝarĝado de la varoj grave malhelpas la hispanajn importon kaj eksporton. La manlaboro ĉe la transŝarĝado ne estas facile anstataŭebla per maŝinoj kaj on devas pagi altajn salajrojn, precipe dum la tempo de la frukt-amasiĝo. Fine la vagonoj mem staras dum longa tempo kaj en granda nombro neuzitaj, kio estas unu plia negativa faktoro por la ekonomio de la hispana fervojtransportado.

Estas memkompreneble, ke delonge oni studis la eblecojn forigi aŭ malpliigi la malavantaĝojn de la ŝpurdiverseco. Post detalaj esploroj oni definitive rezignis pri la plano ŝanĝi la hispanan ŝpuron al la normala eŭropa ŝpuro. Pro la ekstreme altaj kostoj tia solvo ne plu estas realigebla. Por faciligi la pasaĝertrafikon, oni ankaŭ studis la ideon instali trian relon, almenaŭ de Port-Bou kaj Puigcerdá ĝis Barcelono por ebligi al eksterlandaj vojaĝantoj atingi, sen transtrajniĝo, per normalŝpuraj vagonoj hispanan grandurbon. La kostoj por tiuj 174, respektive 155 km, eble estus tolereblaj, sed ĉe Iruno oni devus konduki tian trirelan trakon ĝis Madrido, kaj la kostoj por tiuj 638 km estus tro altaj.

Malgraŭ ĉio mi ne perdas la esperon, ke iam oni trovos unu aŭ alian kontentigan solvon por tiu ĉi problemo.

Por la vartrafiko la problemo de la ŝpurdiverseco estas solvita en Hispanio laŭjene:

Ĉe la franca-hispana landlimo, en Hendajo kaj en Cerbero, troviĝas instalaĵoj por ŝpurŝanĝado, kies funkcimanieron ni volas pli detale priparoli. La ŝpurdiferenco ĉi tie estas 239 mm. Sur la tereno de la ŝpurŝanĝejo troviĝas trako kun kvar reloj: de unu flanko aliras la du internaj, normalŝpuraj reloj, de la alia flanko la du eksteraj reloj kun larĝŝpura distanco. Ambaŭflanke de la kvarrela trako staras hidraŭlikaj levo-stabloj, moveblaj paralele kun ĝi. Du vagonoj samtempe estas traktataj en la radaks-ŝanĝejo. Je ĉiu rado oni unue malmuntas la lagrotenil-stajon, tio estas tiu fera peco, kiu malsupre fermas la U-forman radaks-lagrotenilon kiam la radakso enestas. Kvar levo-stabloj nun kaptas la vagon-keston je la anguloj kaj supren levas ĝin. La senŝarĝitaj radakskompletoj restas sur la trako. Ilin oni rulas flanken, kie la jugformaj hokoj de pont-argeno kaptas ilin kaj metas ili sur deponejan trakon. Ankaŭ ĉi tiu deponeja trako havas kvar relojn, sed po du en la sama ŝpuro, kun malgranda flanka distanco: tiel oni povas deponi preskaŭ la duoblan kvanton da radakskompletoj sur la sama loko. De alia deponej-trako la pontargano alportas novajn, aliŝpurajn radaks-kompletojn, kiujn oni rulas sub la levitajn vagonkestojn. Intertempe oni ankaŭ adaptis la bremsblokojn al la nova pozicio de la bremsotaj radoj, simple ŝovante kelkajn ferpecojn. Nun oni mallevas la vagonkeston sur la rulmekanismon kaj remuntas la lagrotenil-stajojn. Jam la vagono povas ekruli sur la aliŝpura reto. La tuta procedo daŭras nur 6 minutojn. Estas menciinde, ke la radaks-kompletoj por ambaŭ ŝpuroj estas egale longaj, kio varias estas nur la loko, kie la radoj estas fikse muntitaj sur la radakso laŭ la respektiva ŝpuro.

Por kompletigi miajn klarigojn vi havos okazon post tiu ĉi prelego rigardi en tiu sama salono miniaturan modelon de la radaksŝanĝeja instalajo en Cerbero. Gi estas elektre funkciigota kaj vi povos mem observi la tutan ŝpurŝanĝan proceđon. — Plie vi vidos poste interesan filmon pri la transportado de hispanaj oranĝoj fremdlanden.

Estas facile komprenebla, ke ne ĉiu vagono taŭgas por interŝanĝi la rulmekanismon: necesas vagonoj speciale konstruitaj tiucele. La hispana firmao SEMAT (societo por studoj kaj ekspluatado de helpa transportmaterialo) studis kaj projektis la konstruon de tiuspecaj vagonoj; kaj kiu iniciatis la projekton de radaksŝanĝejoj estis la transport-entrepreno TRANSFESA. Ĝia kompleta hispana nomo estas „Transportes Ferroviarios Especiales Sociedad Anónima". Ĝi diras jam, ke tiu societo okupiĝas pri ĉiaj specialaj fervojtransportoj. En la jaro 1950 TRANSFESA posedis 312 specialajn vagonojn por radaks-interŝanĝado kaj oni ekkonstruigis la instalaĵojn por la radaks-interŝanĝado ĉe la landlimo. En januaro 1951 oni inaŭguris la instalaĵon en Hendajo, kaj en majo de la sama jaro tiun en Cerbero. Tuj kiam en majo 1951 la unuaj 30 vagonoj estis liveritaj, oni preparis la unuan provtrajnon. En Murcia ekveturis 15 vagonoj kun celo Parizo, alveninte en Hendajo je la 16a horo. Jam je la 20a horo la radaksŝanĝado estis finita kaj je la 22a horo la trajno pluveturis. Sed jam post kelkaj kilometroj, en Saint Jean de Luz (Sankta Johano de la Lumo) oni konstatis lagrovarmiĝon ĉe la plej multaj vagonoj, kelkaj lagroj jam ardis. Por ne endanĝerigi la valorajn fruktojn oni devis tuj transŝarĝi ĉiujn vagonojn en Bajono. La unua eksperimento do fiaskis, sed oni lernis el ĝi kaj ĝustatempe ankoraŭ plibonigis la ceterajn vagonojn ne finkonstruitajn.

Rapide kreskis la transport-volumeno: ĉiujare TRANSFESA povis akiri pli da specialaj vagonoj (konataj per la blua koloro kun du ruĝaj cirkloj sur la flankaj vandoj) kaj fine de 1960 TRANSFESA posedis 181878 vagonojn. Malgranda statistiko montru al vi la kreskon de la transport-volumeno:

Jaro	Vagonvojaĝoj	Tunoj transportitaj
1951	396	5.000
1952	1,992	21.000
1953	4.174	57.000
1954	4.613	65.000
1955	12.963	191.000
1956	12.373	164.000
1957	13.725	194.000
1958	17.744	270.000
1959	19.828	315.000
1960	26.372	430.000

Iom post iom la hispana fervojo provas per tiuj duetaĝaj special-vagonoj regajni la vinber-merkatojn en Eŭropo, kiujn ĝi perdis post sia civila milito. Ankaŭ al la ŝiptransportado de hispanaj fruktoj al Britujo la fervojo nun povas konkurenci: en 72 horoj oni transportas aprikot-vagonon de Sagunto al Londono kaj la delikataj fruktoj restas en bonega kondiĉo. Ĉe la germana frukt-importo el Hispanio pli ol la duono iras per la fervojo. La direkta tarifo, jam de kelkaj jaroj aplikata, efike subtenas tiun konkurencon, ĉar la importanto kie ajn en Eŭropo povas legi el tiu tarifo, en sia hejmlanda monsistemo, la transportkostojn ĝis la enlanda celstacio. Pro la fakto, ke la relative alta taro de la vagonoj malbone influas la transportkostojn, TRANSFESA komencos, post nelonge, la ekspluatadon de vagonoj por granda ŝarĝo kun malgranda taro.

Permesu al mi citi ankoraŭ kelkajn ciferojn pri la efikeco de la radaksŝanĝa procedo. Ĉe la transŝarĝado de varoj sen teknikaj helpiloj

oni atingas laborpovon de 0,6 ĝis 1,7 tunoj po horo kaj viro. Ĉe la interŝanĝado de radakskompletoj tiu cifero altiĝas al 4 ĝis 7,5 tunoj po horo kaj viro. La radaks-ŝanĝado por du TRANSFESA-vagonoj samtempe daŭras 6 minutojn, 8 laboristoj estas okupataj.

Karaj gekolegoj! Nun vi aŭdis kelkajn detalojn pri la problemoj de la ŝpurdiverseco inter Hispanio kaj la cetera Eŭropo. La temo estas nur supraje traktita, kaj tion mi faris intence, ĉar vi venas el ĉiuj fervojaj fakoj kaj tial mi ne traktis iun specialajon profunde sed menciis iom el ĉiu koncerna fako.

Mi devas aldoni, ke apud normala kaj larĝa ŝpuro ekzistas ĉiulande ankaŭ mallarĝaj ŝpuroj. Tiel oni nomas internacie ĉiujn ŝpurojn malpli larĝaj ol 1435 mm, ekzemple la 1067 mm'a aŭ la multloke trovebla metroŝpuro. Ĝenerale oni elektas mallarĝan ŝpuron por flankaj, malpli gravaj linioj, kie nur malmultaj trajnoj kun malgranda rapideco kaj malgranda pezo cirkulas, ĉar la kostoj por konstruado kaj funkciado de tia loka linio estas malpli altaj. Unu tian mallarĝŝpuran linion vidos post kelkaj tagoj tiuj el vi, kiuj partoprenos la Hispanan Esperanto-Kongreson sur Majorko, kie oni ekskursos per trajneto de Palma al Sóller. La 24 km longa linio havas ŝpuron de 915 mm kaj estis elektrigata de 1926 ĝis 1929.

Laste mi volas esprimi miajn sincerajn dankojn al tiuj, kiuj tiel lerte helpis la pretigon de tiu ĉi prelego. Korajn dankojn ankaŭ al vi ĉiuj, kiuj aŭskultis kun atanto. Meritítan gratulon al la LKK — kaj finfine mi profitas ĉi tiun okazon por deziri al vi, gesinjoroj kaj karaj gekolegoj, tre agrablan restadon en Hispanio! Al la XIIIa Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso la plej grandan sukceson.

Postnoto:

La preleginto, s-ro Luis Rodriguez Escartin, estas grava persono en la komerca departemento de RENFE kaj famkonata reprezentanto de la hispanaj fervojoj sur internaciaj konferencoj. RENFE oficiale komisiis lin pri la prelego dum la IFEF-kongreso en Barcelono.

U.E.A. KANDIDATO POR LA NOBEL-PACPREMIO 1961

Pluraj ministroj, deputitoj de naciaj parlamentoj, filozofoj, historiistoj, profesoroj de internacia juro aŭ politikaj sciencoj kaj aliaj elstaraj personoj de dudeko da landoj faris proponon al la Nobel-Komitato en Oslo, ke Universala Esperanto-Asocio, kiel organizajo reprezentanta la tutmondan movadon por komuna Internacia Lingvo, ricevu la Nobelpremion por la paco por la jaro 1961. La multnombraj proponintoj el ĉiuj partoj de la mondo motivigis sian proponon per la konsiderindaj rezultoj, kiujn atingis UEA por la interkompreniĝo de la popoloj kaj por la monda paco.

Al la propono estas aldonita abunda dokumenta materialo, per kiu estas prezentita la personeco de D-ro L. L. Zamenhof, la aŭtoro de la Internacia Lingvo, kies 100-jara datreveno de la naskiĝo estis festita la pasintan jaron ĉie tra la mondo. La idealo de internacia toleremo, interkompreniĝo kaj paco, kiuj inspiris lin dediĉi sian vivon por krei neŭtralan rimedon de internacia komunikado, altiris la atenton de Unesko, kies Plenuma Komitato unuanime decidis, ke D-ro Zamenhof estu celebrata kiel unu el la grandaj personecoj de la homaro.

La propono plue akcentas la progresojn de la Internacia Lingvo, precipe en la lastaj dek jaroj, ne nur en Eŭropo, sed ankaŭ sur la aliaj kontinentoj; la gravecon de la abunda kaj daŭre kreskanta traduka literaturo en Esperanto por reciproka aprezado de la kulturaj valoroj de ĉiuj popoloj; la kunligan rolon de esperantlingvaj gazetoj, revuoj, radioelsendoj; la multnombrajn kontaktojn de lernejoj kaj universitatoj per Esperanto; tutan aron da kulturaj manifestacioj kun pure internacia karaktero, ekzemple la Internacia Somera Universitato, belartaj kunkursoj, artaj festivaloj ktp. En la propono estas donitaj koncizaj informoj pri multflankaj aktivecoj de UEA, direktitaj al la monda paco, kaj estas speciale emfazita la humanisma laboro de tiu organizajo dum la du grandaj mondmilitoj. Pere de saj naciaj sekcioj kaj lokaj reprezentantoj la Asocio povis eĉ dum tiuj malfacilaj periodoj, kiam preskaŭ ĉiuj internaciaj kontaktoj estis rompitaj, tamen plenumi multajn servojn per perado de korespondajoj, serĉado de personoj, sendado de nutrajoj kaj aliaj objektoj, rehejmigo de junuloj kaj infanoj. La nombro de tiaj servoj estis pli ol 100.000 jare. La preamblo de la Konstitucio de Unesko akcentas, ke la militoj komenciĝas en la mensoj de la homoj, kaj ke precize la mensoj de la homoj estas la loko, kie oni devas unue konstrui la defendon de la paco.

UEA — asertas la proponintoj — ne nur laŭ la formale proklamitaj principoj de agado en la Statuto, sed laŭ sia tuta laboro en la praktiko faras precize tion: ĝi konstruas la bazojn de la paco en la mensoj de la homoj. Tion rekonis ankaŭ la fama Rezolucio de Unesko de la 10-a de decembro 1954, en kiu estas notitaj „la rezultoj atingitaj per Esperanto sur la kampo de la internaciaj intelektaj interŝanĝoj kaj por la proksimigo de la popoloj de la mondo.

(El „Heroldo de Esperanto" de marto 1961.)



El la sekcioj

Pollando

La Pola Fervojista Esperanta Fakgrupo vigle laboras por nia komuna afero. Ĵus estas finita Esperanto-kurso, kaj alvenis novaj membroj. Propagandcele estas aranĝita ekspozicio de esperantaj libroj. En la vasta halo, riĉe ornamita per marmoro, de la Fervoja Direkcio en Gdansk okazis de la 2-a de majo ĝis la 10-a de junio 1961 interesa elmontro de pli ol 300 esperantaĵoj.
La ekspozicio ampleksis novajn kaj malnovajn librojn, lernolibrojn, vortarojn kaj aperaĵojn de la fervoja fako kiel horarojn kun E-teksto, fakvortarojn, bultenojn de niaj eksterlandaj organizaĵoj, krom tio grandajn afiŝojn pri internaciaj Esperanto-kongresoj.
Inter la libroj ankaŭ malnovaĵoj estas troveblaj, eĉ eldonaĵoj de la unua jardeko de la 20-a jarcento. Multaj el ili estas eldonitaj ĉe Hachette kaj Ko. Parizo.
La Esperanto-ekspozicioj okazas nun ĉiujare. La unuan fojon la fervojistoj ekspoziciis en Gdansk en la jaro 1959, tuj post la U.K. en Varsovio, kiam multaj gekolegoj el eksterlando vizitis niajn urbojn Gdansk, Gdynia kaj Sopot kaj festis tie sian postkongreson. La ekspozicioj okazas nun regule en la monato majo dum la tagoj de la libro.
La materialon kolektis kaj la tuton aranĝis kolego Erazm Nawrowski. La ekspozicio vekis grandan intereson inter la fervojista gekolegaro.

VARBAFIŜO DE GEFA

GEFA eldonis modernen trikoloran varbafiŝon destinotan por la varbado **interne de la fervojistaro.** La sola teksto estas „Esperanto", tiel ke la afiŝo estas uzebla en ĉiuj landoj. Por la surpresigo aŭ surskribigo de aliaj tekstoj estas sufiĉe da spaco. La formato estas DIN A3 (42 × 29,5 cm) kaj permesas publikigon en fervojaj dejorejoj.

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ



Internacia korespondservo IKS ebligas korespondadon por ne-esperantistoj.

Amikiĝo inter homoj de diversaj nacioj estas dezirinda celo, tamen neatingebla por la plej multaj homoj, ĉar ili ne scias ian alian lingvon. Al tiuj homoj volas helpi la IKS-servo. IKS-landa ofico akceptas leterojn de ĉiu en sia nacia lingvo, tradukas ilin esperanten kaj sendas ilin al fremda lando, kie la tiea landa ofico plutradukas en la nacian lingvon de la ricevonto. Tiu pagas nenion. Nur la forsendanto pagas malgrandan sumon, por ke ankaŭ junuloj kaj malriĉuloj povu leterŝanĝi.

La IKS-Centra Oficejo en Crailsheim organizis reton de Landaj oficejoj kun perantoj (kiuj tradukas kaj peras adresojn) en multaj landoj kiel: Alĝerio, Aŭstrujo, Egiptujo, Finnlando, Francio, Hindujo, Israelo, Italio, Japanio, Sud-Kureo, Svedujo, Svisujo, USA kaj Germanio.

Ni serĉas kunlaborantojn en ĉiuj landoj, ankaŭ en la suprenomitaj. La perantoj (tradukantoj) eĉ ricevas malgrandan pagon por ĉiu tradukenda letero, kaj servas kaj al privata, amikeca korespondado kaj al komerca uzo. IKS laboras kun scio kaj konsento de UEA.

Tiel IKS estas samtempe idealista kaj praktika afero. IKS utiligas Esperanton al ne-esperantistoj, ĉar multaj personoj pro iaj kaŭzoj ne povas lerni Esperanton, sed tamen volas kontakti kun ekstelandanoj; kial ne helpi ilin per Esperanto? Certe ni varbos multajn el ili por nia lingvo per nia IKS-servo. Ni petas vin, la Esperantistojn, kunlabori.

LETERVESPERO

Esperanto-grupo **„Luma Ŝtonega"** aranĝos varb- kaj letervesperon en la komenco de oktobro. Fervojistoj en la tuta mondo estas petataj skribi al. Hans Muller, Zweigstrasse 2, (13a) Lichtenfels, Germanio. Respondo garantiata.

LA LINIO BRUSELO—PARIZO ELEKTRIGATA

La elektrigado de la fervojlinio Bruselo—Quévy (Franc-Belgia limo), kies plilongigo al Parizo ankaŭ estos elektrigata, en la fino de 1962 estos tute preta.
La efektivigo de tiu ĉi plano devigas fari preparajn laborojn koncerne la alilokigon de la vojprojekto, la forigon aŭ la adaptigon de la vojbariloj kaj la instalon de la du pontoj ĉe Bergen.

Transformigado en la stacio Quévy estas antaŭvidata, ĉar ĝi plenumos la specialan funkcion de stacio kun du-volta tensio. La plej gravaj laboroj tamen okazos en la ĉirkaŭaĵo de Bergen. Kiam ĉiuj relparoj estos plilongigitaj, sur la trako Bruselo—Quévy rapideco de 140 kmh eblos, escepte dum traveturo en la stacio Bergen, kie moderigo necesos.

Kie tio ankoraŭ ne okazis, la nuna signalsistemo, kaj ankaŭ la telekomunikiloj estos adaptataj. La elektrigado de la linio Bruselo—Quévy necesigos la pretigon de 105 km da ĉeftrakoj kaj 92 km da flanktrakoj.

La frekvenco de la internacia trafiko, kiu nuntempe en ambaŭ direktoj inter Bruselo kaj Parizo posedas dek du vapor- aŭ Dizelvagonarojn kaj ok TEE-trajnojn, ne ŝanĝiĝos, sed la vojaĝdaŭro reduktiĝos de kvar al tri horoj.

Temas ĉi tie pri giganta projekto, kiu pliiĝos la longon de la elektrigitaj fervojlinioj en Belgio ĝis 1000 km, kio estas 21 % de la tuta fervojreto.

LA TRAJNOJ SUR PONTOJ

Ie fore la trajnoj fajfas nokte sur pontoj,
ehas paŝ' de pasanto kaj batas mia kor'.
Restu ĉe mi, mi tiom amas viajn rakontojn
en la noktiĝa vesper' — venas jam nokta hor'!

Rekantajo:
Mia kor' la adiaŭojn timas,
ne forlasu min en nokta hor'
kisu min refoje, kis' via estu senfina,
baldaŭ, baldaŭ vi estos for,
lasta kis' sur buŝ', okuloj, haroj!
Sola mi iros morgaŭ tra l' park',
kie aŭdiĝos flustroj de l' paroj,
sola kiel ĉe laget' la bark'.

Se la trajnoj laŭtfajfas sur pont' kaj super river',
timas mi rigardante la lumojn ĉe la bord',
multajn longajn vesperojn travivos mi en esper',
antaŭ ol vi revenos kaj frapos al la pord'.
Rekantajo:
Mia kor' la adiaŭojn timas...

El la pola esperantigis Erazm Nawrowski

Esperanto-kalendaro por 1961

2-9 ĝis 9-9
10-a Internacia Feriosemajno en Zwolle, Nederlando.
Adreso: T. M. Blauw, Begoniastraat 2, Zwolle, Nederlando.

11-9 ĝis 17-9
3-a Internacia Feriosemajno sur la Kormonto (Herzberg) apud Aarau.
Adreso: Hans Hunkeler, Esperanto-poŝtfako 417, AARAU, SVISLANDO.

14 kaj 15-9
15-a FERN-kongreso (jubilea) en Utrecht, Nederlando.
Adreso de la sekretario: G. G. van Veldhuizen, Cremerstraat 166, Utrecht.

23 kaj 24-9
Renkontiĝo en LYON kun ekskurso en BOĴOLSZO (famaj vinberoj kaj vinkeloj).
Aliĝoj kaj informoj al: Fervojista Esperanto-klubo, 6 Rue Zimmermann, LYON (7e), Francio.

23-9 ĝis 30-9
Ban-Feriosemajno de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj en Cervia, Italio, apud la Adriatiko. Esperantistoj kaj germanlingvanoj estas bonvenaj. Informoj: Otto Walder, Waldmannstrasse 10, Romanshorn, Svisio.

14 kaj 15-10
Jarkunveno de GEFA en Heidelberg kun alloga programo.
Adreso: GEFA-kongreso, Heidelberg, Hauptbahnhof Stellwerk Hf, Germanio.

21 kaj 22-10
Svisa Esperanto-societo, Esperanto-junularo kaj Esperanto-edukistaro de Svislando invitas al sia aŭtuna Esperanto-renkontiĝo en La Sagne, apud LA CHAUX-DE-FONDS (Svislando). Informojn donas s-ro Claude Gacond, instruisto, La Sagne (NE) Svislando.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando